solo TC
Año 17 - Edición digital
N°255 - 28 de junio '20
Somos 100% digital



Silencio, habla TRAVERSO

Entrevista exclusiva con el Flaco, que no paró de tirar títulos.
Mirá: *"Los pilotos no quieren tomar riesgos".*
"Es un show lo que hizo el Gurí en su retiro". "A Ortelli le digo que se baje, que está tirando a la basura todo lo que hizo".
"La pasión por el automovilismo está intacta".



Año 17 - Edición digital
N° 255 - 28 de junio 2020

www.solotc.com.ar
solotcOK
lectores@solotc.com.ar

SUMARIO



10

32

42 48



STAFF

Dir. Editorial
Elena B. RUDONI

Dir. Periodístico
Gonzalo GIORGI

Jefe de redacción
Ariel CALTANA

Redacción:
Agustín Lafforgue

Fotografía
Guillermo CEJAS / Fabián CALÓ

Diseño
Elena RUDONI
Julia GOUFFIER

Redacción
(011) 15 5705 6265
redaccion@solotc.com.ar

Dto. Comercial
Ariel ARGENTO
(011) 15 5948 2896
aargento@solotc.com.ar

Pablo GUGLIOTTA
(011) 15 4036 5978
pgugliotta@solotc.com.ar

#QuedateEnCasa #SomosResponsables



Distinto formato, el mismo ADN

Cambiamos el formato, pero mantenemos el mismo ADN de siempre. No es un slogan, es un compromiso que asumimos cuando decidimos avanzar con nuestra transformación digital. Proceso que comenzó hace un tiempo y que habíamos proyectado consumar en 2020. El contexto del COVID-19 nos permitió acelerar el plan: **dejamos de imprimir la revista en papel** -con la que fuimos líderes en ventas durante 16 años- **para volcarnos definitivamente a nuestra web** como principal plataforma y **conservamos el formato revista en su versión digital** (desde ahora con una salida mensual).

Venimos trabajando en este proceso desde hace mucho tiempo. El **desarrollo de la web nos demandó varios meses** para ajustarlo a los estándares que queríamos. **Nos capacitamos durante los últimos años** para lograr mejores resultados en el formato digital y poder **potenciar nuestros contenidos.**

En los primeros meses de este año **pudimos comprobar que tomamos el camino correcto**. Las métricas de la web, que estrenamos en diciembre de 2019, reflejan que **estamos llegando a muchos lectores más. Pero muchos. El *feedback* con la gente es más fluido**, más directo, más estrecho. Y **el eco de nuestras notas es más fuerte.**

Nos comprometimos a replicar en la web el rigor periodístico que teníamos en la revista de papel y el placer por contar historias inéditas. De seguir mostrándote la "máxima" desde adentro, con el mayor profesionalismo.

Espero que nos sigan apoyando en esta nueva etapa, con un **formato digital** acorde a estos tiempos y a las tendencias adoptadas por los nuevos consumos. Una nueva etapa en la que mantendremos nuestro **ADN de siempre**, con el mismo **éxito de siempre**.

Gonzalo Giorgi
Director periodístico

"El automovilismo nacional se llenó de exquisiteces"

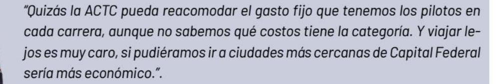
Lionel Ugalde analizó la situación actual por la pandemia del COVID-19 y propuso algunas soluciones para bajar significativamente los costos en el TC cuando se reanude la actividad.

Nota: **Ariel Caltana**

"Hace poco dije que las categorías nacionales deberían imitar al zonal: si un auto tiene 4 ruedas, hace un lindo espectáculo y gasta muchísimo menos de dinero, ¿por qué no copiar ese modelo? Obviamente andan más despacio, giran menos vueltas y corren con elementos más baratos, pero dan espectáculo también".

"El automovilismo nacional se llenó de un montón de exquisiteces que hoy, con el contexto económico actual, cuestan mucho poder sostener. Hay elementos de reemplazo como para que todos usen algo que sea más económico. Pero son todos temas de estudio, tampoco es tan fácil ponerlos y ya está".

"Las gomas duran más de lo que las usamos, podríamos correr 2 fechas con las mismas. Se podrían bajar entre 500 y 600 vueltas el régimen del motor. De ese modo seguramente se reducirían las roturas y el desgaste. Si en vez de girar 3 días, se giran 2 con menos vueltas en la pista, también se reduciría el desgaste general de los frenos, la caja y el motor".



"Quizás la ACTC pueda reacomodar el gasto fijo que tenemos los pilotos en cada carrera, aunque no sabemos qué costos tiene la categoría. Y viajar lejos es muy caro, si pudiéramos ir a ciudades más cercanas de Capital Federal sería más económico.".

"Se podría usar una sola relación de diferencial, porque son muy caras y te obliga a tener entre 2 o 3 personas para cambiarla entre un entrenamiento y clasificación. Con una relación fija original como viene, se necesitaría menos gente y menos presupuesto en ese repuesto que es caro. También se podría pensar en poner elementos nacionales en reemplazo de los importados".

"Cuando vuelva el TC, voy a ir a la primera carrera, si no es lejos. El tema va a estar a partir de la segunda cuando tenga un panorama del apoyo económico y los gastos en ese momento. Hablando con muchos colegas, antes de la cuarentena la mayoría de los equipos ganaba muy poco dinero, o nada. Va a ser muy difícil reinsertarse".

BIG DATA

- Se inició en el automovilismo en la categoría zonal APAC, donde fue bicampeón en 1997 y 1998. En 2001 se consagró en el Turismo Special de la Costa.
- En 2003 saltó al TC Pista y en esa misma temporada se quedó con el título a bordo de un Ford.
- Debutó en TC el 8 de febrero de 2004 en Mar de Ajó: ganó 6 Finales, 17 series, marcó 5 pole position y subió 18 veces al podio.
- Su mejor producción fue en 2011 logrando el subcampeonato detrás de Guillermo Ortelli.
- Después de 16 temporada con Ford, en 2019 pasó a Torino, marca de la que es hincha.



En las últimas temporadas, Ugalde discontinuó su participación en el TC por cuestiones presupuestarias. De hecho, no corrió en la apertura del torneo en Viedma y retornó en la 2ª fecha Neuquén.



FORD volverá con refuerzos

La Comisión Técnica de la ACTC autorizó que en los Falcon podrá agregarse un refuerzo en la zona de anclaje del amortiguador trasero y en la barra estabilizadora. *"Es por seguridad, no cambiará la performance"*, dijo Juan Manuel Bouvier, quien sugirió el cambio, a SoloTC.

Texto: **Agustín Lafforgue**

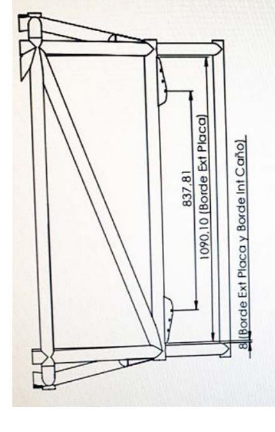
» La pausa en la que debió ingresar el Turismo Carretera tras la fecha en Neuquén (el 8 de marzo) producto del COVID-19, no significó que se deje de trabajar y pensar en el regreso. En ese sentido, la ACTC autorizó a que los usuarios de Ford puedan agregar un refuerzo en la zona de anclaje del amortiguador trasero, para que dicho sector sea más rígido, y, además, hacer lo propio con los pines de la barra estabilizadora delantera.

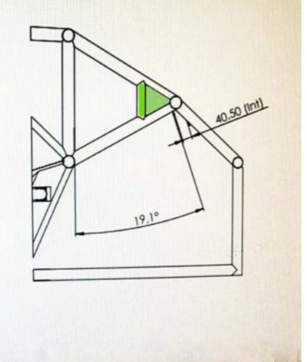
A partir de experiencias en algunos autos de la marca en el área mencionada, y con motivo de estar abocado a la construcción de un Ford 0km para **Luciano Ventricelli**, fue lo que llevó al ingeniero **Juan Manuel Bouvier** proponerle a la Comisión Técnica de la ACTC que encabeza **Alejando Iuliano** de implementar dicho refuerzo.

"Hay que dejar en claro que no es ningún beneficio de rendimiento, es solo para rigidizar la parte trasera porque ese caño quedaba muy débil y en algunos autos se llegó a torcer. Entonces, con ese refuerzo va a ser mejor en ese sentido, pero en nada cambiará la performance del Ford por ello", le explicó a **SoloTC** el técnico.

El agregado, que tiene forma triangular, se ubica únicamente en el lado derecho dado que en el izquierdo hay un caño que la cruza y fortifica la estructura. Di-







SoloTC accedió a los planos mediante los cuales se especifican los refuerzos autorizados para Ford.



Exclusivo. El triángulo de refuerzo de la suspensión trasera va soldado a la jaula.

Ajuste para todos

Cuando el TC reanude su torneo, los autos de las 4 marcas tendrán una pequeña novedad en el baúl. La Técnica determinó que pueden usar una chapa de hasta 3mm de espesor en el piso.



BOUVIER

Hay que dejar en claro que no es ningún beneficio de rendimiento, es solo para rigidizar la parte trasera porque ese caño quedaba muy débil y en algunos autos se llegó a torcer.

cho refuerzo va soldado a la jaula. En tanto que en la parte delantera, la entidad teceísta también autorizó para que los usuarios de Falcon puedan reforzar los pines de la barra anti rolido sin que ello modifique el anclaje.

Aunque la posibilidad de implementar el refuerzo es optativa, se descuenta que todos los Ford lo utilizarán cuando el Turismo Carretera reanude -aún sin fecha ni escenario confirmados- su 79° Campeonato Argentino.



"Nunca imaginé que el TC fuera tan difícil"

Juan Tomás Catalán Magni recordó su histórica victoria en los 1000K de Buenos Aires en 2017 y planteó lo difícil que le resulta ser competitivo en la "máxima".

Texto: **Ariel Caltana**
Foto: **Jorge Marchesin**

» **Juan Tomás Catalán Magni** (21 años) sumaba apenas un puñado de carreras en el TC Pista cuando en agosto de 2017 pudo cumplir el sueño que tenía cuando acompañaba a su papá **Julio** a las carreras de TC: formar parte de la categoría más popular del país. El Pingüinito fue invitado por **Juan Manuel Silva** –que por entonces integraba el Catalán Magni Motorsport– para compartir la butaca del Ford en los 1000K de Buenos Aires. Pero para que el sueño del pibe sea aún más completo, la dupla logró una victoria épica después de 178 vueltas y casi 5 horas y media de competencia.

Para Silva fue la 14ª victoria en la categoría. Para Juanto –que manejó el Ford durante 48 giros– significó su bautismo triunfal que, por si fuera poco, tuvo un plus: **con 18 años, 6 meses y 29 días se convirtió en el ganador más joven de la historia del TC**. Rompiendo así el récord de 53 años que ostentaba **Rubén Luis Di Palma** desde 1964. *"Con el paso del tiempo lo valoro mucho, porque sin formar parte del TC como piloto titular pude ganar mi primera carrera. En ese momento no pude contextualizar lo que había logrado. Tomé concien-*



Silva y Juanto festejando el histórico triunfo en los 1000K de Buenos Aires 2017.

cia cuando me convertí en piloto titular y me di cuenta lo difícil que resulta ser competitivo, ni hablemos de ganar una carrera o pelear un campeonato", contó Juanto en la charla con **SoloTC**.

Con esa victoria a cuestas, el joven arrecifeño completó la temporada del TC Pista (logró 1 victoria) y pegó el salto al TC en 2018 habilitado por el título de campeón que había obtenido en el TC Mouras en 2016. Debutó en la "máxima" con un Dodge y sumó un 5° puesto en Posadas como mejor resultado. Sin embargo, se topó con la realidad de que ser competitivo en el TC era mucho más complejo de lo que él imaginaba. *"Lo de los 1000 Kilómetros fue muy bueno porque quedé en la historia, pero a la vez me dejó la vara muy alta. Llegué con la presión de que tenía que funcionar igual, pero me choqué con otra realidad. Acá no solo corrés contra los mejores pilotos, sino contra los mejores técnicos, motoristas y mecánicos. Si alguna de esas patas falla, no peleás adelante. Acá no se gana por casualidad"*, analizó.



Tuve que trabajar con mi psicóloga para bajar la ansiedad que me provocaba no poder ser competitivo.

Catalán Magni lleva 31 carreras en la "máxima" (en 2019 logró el pase a Ford) tratando de lograr el equilibrio para meterse en los puestos de vanguardia. *"Tuve que trabajar con mi psicóloga para bajar la ansiedad que me provocaba no poder ser competitivo. Ya lo llevo mucho mejor, porque entendí que se necesita un conjunto de cosas para ser protagonista. Ahora no me desespero, porque me sobra tiempo para evolucionar"*, reconoció el piloto que con apenas 21 años tiene todo el futuro por delante para demostrar que puede hacer grandes cosas en el Turismo Carretera. ✖

BIG DATA

- Nació el 7 de enero de 1999 en Arrecifes. Es hijo de Julio Catalán Magni, quien corrió en el TC desde 1999 hasta el 2011.
- Se inició en el karting y en 2015 pegó el salto al TC Pista Mouras con Ford. Un año más tarde llegó al TC Mouras y con apenas 1 temporada se consagró campeón.
- En 2017 pasó al TC Pista (1 victoria) y debutó en el TC como invitado del Pato Silva en los 1000K de Buenos Aires donde consiguieron el triunfo.
- Es el ganador más joven de la historia del TC con 18 años, 6 meses y 29 días.


PEUGEOT SPORT
ARGENTINA
TOTAL



“La pasión por el automovilismo está intacta”

En agosto se cumplen 15 años de su retiro. Sin embargo, la vigencia de Juan María Traverso no caduca. Desde su museo en Ramallo, el Flaco dialogó con SoloTC y se refirió a la actualidad del automovilismo y qué debe hacerse para reconquistar al público.

Texto: **Agustín Lafforgue**
Nota: **A. Lafforgue, Ariel Caltana y Gonzalo Giorgi**
Fotos: **El Galpón del Flaco - Archivo SoloTC**



El Flaco junto al Torino con el que debutó en 1971 y logró su primera victoria en el TC en 1972.
Fue restaurado por la Escuela Técnica de Villa Ramallo y se expone en El Galpón del Flaco.

» Las charlas con **Juan María Traverso** fluyen por sí solas. La riquísima historia que escribió dentro del automovilismo deportivo argentino provoca que el tiempo siempre sea poco por lo mucho que hay para hablar. Incluso, en épocas en donde la actividad está en pausa como sucede en la actualidad. Su figura trasciende al automovilismo. Quedó de manifiesto en la importancia que tuvo su mensaje por Twitter al presidente de la Nación **Alberto Fernández** pidiéndole por el regreso de la acción. A sus 69 años, y a 15 de su última carrera profesional, su nombre no pasa desapercibido. La conjunción "Flaco Traverso" es sinónimo de carreras inolvidables, de triunfos épicos, de algunos accidentes fuertes, de insultos únicos pero, sobre todo, de idolatría.

Desde tu retiro del automovilismo en 2005, ¿tuviste otra perspectiva con respecto a tu época de piloto?

- Desde que me bajé, hasta ahora, estoy viviendo la consecuencia de lo que hice durante 35 años arriba de un auto de competición. Toda esa época estuve con la cabeza metida dentro del equipo, el auto, las carreras... sin ver todo lo demás. A partir de que me bajé empecé a descubrir cosas del automovilismo y también mías. Por ejemplo, hoy me di cuenta lo que significó para mí haber corrido tanto tiempo y tantas carreras. Siempre digo que cuando empecé corrían (Juan Manuel) Bordeu y (Gastón) Perkins, y cuando me bajé peleaba con Matías Rossi. Es como que la gente no lo entiende, no lo puede creer. Me pasé la vida arriba de un auto de carrera y la cantidad de carreras que tuve provocó que trascienda generaciones. Hoy

46 **victorias logró en el TC, de las cuales 31 fueron con Ford. Con Chevrolet lo hizo en 12 oportunidades y 3 con Torino.**



A lo mejor hay pilotos que no nacieron para correr en autos. Pueden ganar, sí, pero eso no lo hace un piloto.

un pibe de 15 años me viene a hablar de la carrera con la Renault Fuego prendida fuego (NdeR: General Roca 1988) y él ni había nacido. A veces me río porque en la medida que pasa el tiempo se prende más fuego, un día me voy a quemar (risas).

¿En qué evolucionó y en qué involucionó el automovilismo desde entonces?

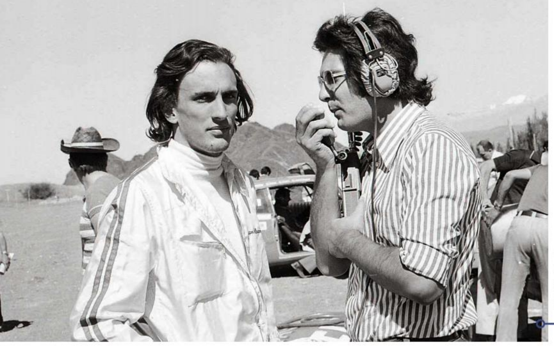
- *Evolucionó en todo lo que es tecnología, la buena y la mala. La buena es la seguridad que tienen los autos a nivel mundial. Y la mala es la que eliminó al piloto. Hay una tecnología que prácticamente sacó al piloto del lugar que estaba y manda más el auto. O sea, hoy gana más el auto que el que lo va manejando. Y hablo de nuestras categorías y de la Fórmula 1 también. Esa parte no me gusta. Muchas veces discuto, en el buen sentido, con los presidentes de las terminales. Por ejemplo, con Daniel Herrero (CEO de Toyota). Yo tengo un Lexus, y es el auto perfecto: dobla y estaciona solo, me abre la puerta, me dice buen día Flaco. ¡Hace todo! Tiene una tecnología genial. Pero el público del automovilismo no quiere ver el auto perfecto, porque lo tiene estacionado afuera. Quiere ver al piloto, cómo maneja, si hace bien los cambios, al que se equivoca... Y esta tecnología eliminó a esa parte. Y eso hizo que el automovilismo se caiga, que hoy tenga menos público.*

En el 2006 te convertiste en asesor de la ACTC, empezaste a opinar sobre distintos temas. Entre otros, sugeriste la potenciación del TC que terminó derivando en la llegada de los multiválvulas. Pero de todo lo que vos asesoraste, ¿en qué se quedaron a mitad de camino y qué creés que fue positivo?

- *Es cierto que se le fue dando más potencia a los motores, pero el auto también se fue agrandando. La goma, los frenos y la aerodinámica que tiene el TC hace que el motor de 450 caballos sea un motor de motoneta para este coche. Con lo cual, manda el auto, y el que tiene 10 caballos más gana.*

¿Qué soluciones sugerís?

- *O achico el auto o le duplico la potencia al multiválvulas. Entonces voy a volver a ver al piloto, al que se equivoca, al que hizo una maniobra bien, al corajudo... Todo lo que el público del automovilismo vio y quiere volver a ver.*



Un joven Traverso brindando una entrevista durante sus primeros años en el TC. (Archivo: G. Cejas)

Sábado 6 de agosto de 2005, 18:03 horas. El Flaco transita sus últimos metros como piloto profesional. El domingo se fue del autódromo antes de la serie y el lunes anunció su retiro del automovilismo. (Foto: J. Marchesin/STC)



A partir de que me bajé empecé a descubrir cosas del automovilismo y mías también.

¿Creés que en pos de buscar más seguridad le fueron quitando al automovilismo una variable que tenía que ver con quién tenía, por ejemplo, la virtud para transitar bien una chicana complicada y riesgosa en Rafaela? Porque con el tiempo la fueron modificando para que todos la transiten de forma segura. ¿Esos cambios no nivelan para abajo y atentan contra el espectáculo?

- Es uno de los ejemplos. Cualquiera que diga de correr en el óvalo sin las chicanas, al toque se arma un lío gigantesco. Mi respuesta es siempre la misma: si el auto que manejan tiene los 3 pedales, ¡que usen el del medio y listo! Frenan, hacen el curvón más despacio y ya está. Eso sí, alguno va a frenar menos y va a ganar. Pero cuando digo eso se arma lío y me putean. Esto es un deporte de riesgo, si se lo sacás, le sacás algo importante al automovilismo. Yo no quiero que se mate nadie, solo quiero ver la esencia del automovilismo. Y hoy no lo veo porque el auto está sobredimensionado. Entonces llegás al curvón Salotto, te equivocás y perdés medio segundo... Pero antes te equivocabas y te ibas del autódromo. Yo no quiero ver que se vayan del autódromo, pero tampoco veo el error. Producto de eso, el público se achica.

¿En cuánto influye la decisión de los pilotos en no tomar ciertos riesgos, como, por ejemplo, el hecho de correr en el óvalo de Rafaela?

- Es cierto que los pilotos no quieren tomar riesgos. Ahora bien, yo le diría que si le tienen miedo al óvalo de Rafaela que no vayan. Me putean o me dicen que quiero que haya peligro. Pero repito: quiero volver a la esencia del auto-

movilismo. Y a lo mejor hay pilotos que no nacieron para correr en autos, que pueden ganar, sí, pero eso no los hace pilotos. Hay que recuperar la esencia y si hay pilotos que no quieren asumir el riesgo que se dediquen a otra cosa. Quedarán 20 que sí se animan y a los que se bajen los reemplazarán 20 pilotos de zonales que piensan como yo. Es difícil decir esto sin que te putee mucha gente. Pero es algo que yo viví, una época donde el automovilismo en la Argentina era más que el fútbol. Algunos me dicen que estoy loco, pero vuelvan el tiempo atrás y van a ver que es así.

¿Ese mayor riesgo no significaría menos seguridad para el piloto?

- Sí, pero es la esencia del automovilismo. Muchas familias de pilotos se van a enojar, pero vengo de un automovilismo donde mi familia no iba a las carreras. ¿Y saben por qué? Porque no me querían traer en una ambulancia o un cajón. Yo no digo eso, pero en el automovilismo actual que un piloto esté con un bebé en brazos 5 minutos antes de largar, tampoco. Es un deporte de riesgo, y hay muchos deportes de riesgo, y cuando pierden esa esencia la gente no lo mira más. En el Gran Premio de la Montaña en 1973 el viejo Gradassi me dijo:



Hablo todo el tiempo con Ortelli, somos muy amigos. Y permanentemente le digo que se baje, que se está metiendo en una generación que no le corresponde. Que está tirando a la basura todo lo que hizo, porque le gana un pibe.

'Mirá pibe, cuando veas mucha gente frená, porque del otro lado hay un precipicio de 500 metros. Pero cuando vengas subiendo y no veas a nadie seguí a fondo.' Conclusión: ¿El público iba a ver cómo me mataba? No, iba a ver el coraje, quién se jugaba más, quién frenaba más. En los circuitos, ¿dónde va el público? A los lugares más complicados.

¿Cómo se puede devolver esa esencia?

- Mirá, me voy del automovilismo por un instante. Una vez fui a Córdoba a ver el súper prime del Rally Mundial




Con Aventin y Urtubey, en la conferencia de prensa donde anunció su retiro.



Creo que corrí un par de años de más para asegurarme de no volver. Porque todos los que se retiran antes de tiempo, después vuelven y tiran a la basura todo lo que hicieron.

en el Chateau Carreras. Pero no había nadie porque era como un kartódromo. El presidente de Peugeot, que era un francés, me preguntó por qué no había nadie. Y yo le dije porque no había ningún peligro. Y él me preguntó si yo quería que se mate alguien. Obvio que le dije que no. ¿Pero saben qué deporte practicaba el francés? Paracaidismo. Entonces le digo: vamos a ver una exhibición. Pagamos la entrada, pasa el avión, se tira el tipo y abre rápido el paracaídas. ¿Qué digo yo? Me robaron la guita, vine a ver una estupidez. Los 2 dijimos lo mismo: vinimos a ver quién abre último el paracaídas. ¿Qué queremos ver? El coraje y el riesgo, no al que se mate. El automovilismo es lo mismo.

La mañana del adiós

A casi 15 años de tu retiro, ¿cuál es la visión actual de aquella decisión que tomaste el domingo 7 de agosto en Olavarría?

- Creo que corrí un par de años de más para asegurarme de no volver. Porque todos los que se retiran antes de tiempo, después vuelven y tiran a la basura todo lo que hicieron. Entonces dije basta, hasta acá llegué. La generación que estaba en la pista no era la mía. Con esos chicos yo no podía hacer las maniobras que hacía con el Viejo Di Palma, con lo cual me ganaban. Entonces me levanté y dije basta. ¿Qué opino del que anuncia que a fin de año se retira? Que desde ese momento sufre hasta fin de año. Entonces dije, no tengo más ganas, y basta. Cumplí mi etapa, fue bárbara, genial. Así de simple.

Pero hubo algunos factores que incidieron, porque el contexto en el que venías era medio raro. Había pasado lo de las bielas en La Plata y ahí te pusiste mal y dijiste que te habían sacado las ganas. A la vez tenía por delante el proyecto de ponerte al frente del Top Race, también algún problema de salud que te molestaba...

- Fueron cosas que sumaron. Pero de eso hubo siempre: alguna maniobra antideportiva, me excluían por esto o lo

BIG DATA

- Nació el 28 de diciembre de 1960 en Ramallo, Buenos Aires.
- Debutó en el TC el 30 de octubre de 1971 en Pergamino con Torino.
- Se retiró el 7 de agosto de 2005 en Olavarría, Buenos Aires.
- Disputó 241 competencias (46 Torino, 114 Ford y 81 Chevrolet)
- Logró 46 victorias (3 Torino, 31 Ford y 12 Chevrolet)
- Fue campeón en 6 ocasiones (1977, 1978 y 1999 con Ford. 1995, 1996 y 1997 con Chevrolet)

15 triunfos obtuvo en las temporadas 1977 y 1978, sobre 22 carreras disputadas en TC. En las restantes fue 2º en 4 ocasiones, 1 vez 7º y abandonó las otras 2.



En 2018 Julio Catalán Magni, en representación del Senado de la Nación, le entregó un reconocimiento por su trayectoria deportiva y su labor en la AAV. (Foto: Sofía Areco)

otro... Lo de la biela fue injusto, porque fue una pelea de dirigentes y la ligó una biela a la que le faltaban 5 gramos, cuando habían cambiado el reglamento hacía 5 días... Me dio bronca, pero no más que otras veces. Pero la decisión que tomé no fue por eso, a lo mejor si no hubiera pasado lo de la biela corría 2 carreras más, pero realidad es que llegué al final de mi etapa como corredor. Y me bajé pudiendo ganar eventualmente.

Recién decías que un piloto que anuncia su retiro a fin de año sufre 6 meses. ¿Vos sufriste después que te retiraste?

- No por haberme bajado, sino porque llegaba el fin de semana y no sabía para dónde disparar. Imaginate que mis hijos a los 2 meses no me aguantaban más. Un día mi hija Paula me dijo: '¿Por qué no vas y corrés de vuelta?' Yo corrí 35 años todos los fines de semana, tenía que adaptarme a esa nueva vida. Pero la pasión por el automovilismo está intacta.

¿Te gustó la forma de retiraste del Gurí Martínez con una carrera especial, programada?

- Es medio un show lo que hizo. Porque la realidad es que si te bajás, ya está, te bajaste... Le dije: Gurí, volvete al campo y no te asomes más. Si vos cumpliste una etapa... listo, se terminó.

Ortelli dijo una vez que él se iba a bajar el día que no sintiera más pasión. Pero también que le gustaría irse como hiciste vos...

- Hablo todo el tiempo con el Guille, somos muy amigos. Y permanentemente le digo que se baje, que se está metiendo en una generación que no le corresponde. Que está tirando a la basura todo lo que hizo, porque le gana un pibe. A mí me gusta manejar un auto de carrera, pero se terminó la competencia con la generación que no corresponde. ✖

A 25 AÑOS DE LA DOBLE CORONA

La temporada 1995 fue de las más fructíferas que tuvo la carrera deportiva del Flaco Traverso. De las 30 competencias de las que participó entre el Turismo Carretera (16) y el TC2000 (14), logró 13 triunfos (5 y 8 respectivamente), lo que significó el 43,33%. Aquel año, el de Ramallo fue la referencia con su Chevrolet y con el Peugeot 405, logrando la doble corona. Hasta la actualidad, es el único piloto en la historia de ambas categorías que alcanzó tal éxito.



El público del automovilismo no quiere ver el auto perfecto, porque lo tiene estacionado afuera. Quiere ver al piloto, cómo maneja, si hace bien los cambios, al que se equivoca.



"El TC es la categoría más complicada"

Juan María Traverso analizó junto con SoloTC la situación para el retorno del Turismo Carretera y aseguró estar en contacto permanente con el presidente de la ACTC, Hugo Mazzacane.

La actualidad del automovilismo argentino no pasa, lamentablemente, por los autódromos. En ese contexto, **Juan María Traverso** se ha convertido en la voz del deporte por estos días. Justamente, por su pedido al presidente de la Nación **Alberto Fernández**, fue que la problemática que vive la actividad trascienda más allá de los medios especializados. En el contexto actual impuesto por el COVID-19, el Flaco entiende que el automovilismo debe unirse ante tal situación y que la categoría más complicada para el retorno a la actividad es el Turismo Carretera.

"Con Hugo Mazzacane estamos trabajando en función de poner en marcha el Turismo Carretera, que es la categoría más complicada por la dimensión que tiene, por la cantidad de equipos y porque la vida del TC es todo el país. Es la más complicada de poner en marcha", le dijo Traverso a **SoloTC**.

Según el presidente de la Asociación Argentina de Volantes, están en contacto permanente con su par de la ACTC.

"Hablo permanentemente con Hugo Mazzacane. Siempre digo lo mismo: con Hugo somos amigos de toda la vida y tuvimos la habilidad de no mezclar la amistad con la diferencia de opinión con respecto al automovilismo. Discutimos todo el tiempo, pero somos muy amigos", contó JMT.

"Tiene que haber un solo automovilismo"

Ante la delicada situación que se vive el automovilismo por el COVID-19 y sus consecuencias en la economía de todos los integrantes del sector, es importante que los dirigentes que encabezan las principales categorías nacionales trabajen en conjunto para que la actividad comience a ponerse en marcha.

"Las categorías compiten entre ellas, como lo hacen los equipos de fútbol. Eso pasó toda la vida. El TC y el TC2000 se pelean por el calendario, por los circuitos, por los pilotos... siempre fue así. Pero ahora, ante la situación que está viviendo la actividad, tiene que haber un solo automovilismo y un solo fútbol", aseguró el Flaco.

La gran pregunta es si es posible una unidad absoluta. *"Un solo automovilismo no va a haber porque lo que dije antes. Lo que digo es que hoy debe haber uno solo en función del criterio de cómo van a ir poniéndose en marcha cada categoría, que son todas diferentes. Ahí está el problema"*, concluyó el múltiple campeón argentino.


ARGENTINA
VIVA
CARAJO
EL RAPIDO
Expreso ORO NEGRO
OCA
Agrinar
HAZ
arcore
1
Macro



¡Adelante el avión! El Chevrolet campeón de Christian Ledesma "vuela" hacia la pole position en el circuito de Paraná en 2008. Durante esa temporada el TC disputó 2 fechas en el circuito entrerriano, y en ambas el marplatense dominó las tandas de clasificación.

Foto: **Jorge Marchesin**



"Sellar los motores no baja los costos"

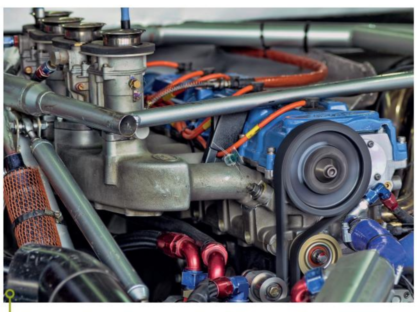
El motorista Rody Agut habló con SoloTC y analizó algunas opciones para reducir el gasto por carrera, un tema que actualmente preocupa en el Turismo Carretera.

Texto: **Ariel Caltana**
Fotos: **Jorge Marchesin**

» El mundo del Turismo Carretera espera expectante una respuesta del gobierno nacional para que dé luz verde y vuelva la actividad en la pista. Mientras tanto la ACTC mantiene el diálogo directo con pilotos, equipos y proveedores de elementos para determinar de qué modo se pueden ajustar los números para que el presupuesto por carrera se reduzca, de manera tal que no haya una importante merma en la cantidad de participantes. Uno de los ítems apuntados es el motor multiválvulas.

Se habla de volver a sellarlos por 2 carreras, como ocurrió en 2018, o quizás más. En aquella oportunidad, la entidad teceísta reconoció que no se logró el efecto deseado y esta metodología solo estuvo vigente durante 10 carreras. Los especialistas llegaron a la conclusión de que es mucho más lo que se gastaba con un motor roto por no detectar una posible falla, que lo que se ahorraban los pilotos sellando la tapa por 2 carreras.

Además, los motoristas seguían cobrando prácticamente lo mismo ya que a excepción de la tapa, podían



El motor es uno de los ítems apuntados para intentar bajar los costos.

i Agut atiende los multiválvulas de los Ford de Mariano Werner, Emanuel Moriatis, Julián Santero y Lionel Ugalde.

seguir metiendo mano en el resto del multiválvulas al que había que hacerle un service. *"Lo más barato que tiene un motor es la mano de obra. Acá los costos caros están en los materiales importados: resortes de válvulas, bulones y cojinetes de bielas, y los aros de pistón. Son 4 elementos que tienen valor dólar, acá, en la China o donde los compres. Hoy el dólar se disparó y es lo que encarece el motor"*, le dijo **Rody Agut** a **SoloTC**.

El preparador sostuvo que sellar los motores no es una solución, pero si la ACTC decide volver a sellar los motores por 2 o más carreras *"lo ideal sería que podamos abrir el motor después de cada competencia, revisar que esté todo bien y volver a cerrarlo sin cambiar ningún elemento. Porque si se rompe porque no lo revisaste te puedo asegurar que el arreglo va a salir muchísimo más caro"*. El motorista que atiende los impulsores de **Mariano Werner** y **Emanuel Moriatis**, entre otros, propone hacer un control sobre ciertos elementos y prohibir que se cambien durante un lapso determinado.

"Algunos pilotos cambian los pistones todas las carreras y gastan alrededor de 70 mil pesos solamente en ese elemento. A mis clientes les hice entender que si cuidan el motor en la pista, y hacemos el service correspondiente, cambiando el filtro de aire y el aceite, se pueden usar los mismos pistones durante 3 carreras", aseguró. Al mismo tiempo, el preparador opinó que se podría bajar el régimen de vueltas. *"Si bajamos 400 o 500 vueltas para que los motores giren a 8300/8400 RPM, se puede lograr que los resortes de válvula duren más. Esos elementos valen 1200 dólares, mirá si no se ahorra plata ahí"*, detalló.



Si bajamos 400 o 500 vueltas para que los motores giren a 8300/8400 RPM, se puede lograr que los resortes de válvula duren más. Esos elementos valen 1200 dólares, mirá si no se ahorra plata ahí.

También se mostró a favor de disputar 2 carreras durante un mismo fin de semana realizando los controles correspondientes. *"Ya se hizo en el 2018 en Termas de Río Hondo y en líneas generales no hubo problemas"*, afirmó. Acerca de esto, Agut explicó que *"2 carreras no generan conflicto, ahora no sé si se podrían hacer más con el mismo motor sin cambiar nada. Yo escucho que algunos ponen el ejemplo de los 1000K* (NdeR: equivale a 7 carreras de las normales)*, pero se olvidan que antes y después hubo que hacer los motores a nuevo, fue un gastadero de plata"*.

El motorista le contó a **STC** que mantiene diálogo permanente con **Alejandro Iuliano** (gerente técnico de la ACTC) para buscar alternativas. *"Me pregunta qué opino, qué podemos hacer y le digo lo mismo que a ustedes. Estoy dispuesto a colaborar en todo lo que pueda para aportar. Lo importante es que esta maquinaria se ponga en funcionamiento nuevamente y si eso pasa ya encontraremos la forma de salir adelante"*, cerró Agut que, como la mayoría del mundo teceísta, cuenta los días para volver al ruedo.



Restauran 2 Ford ganadores

Uno de los efectos de la extensa cuarentena (lleva más de 100 días) es que algunos equipos se pusieron al día con trabajos que durante la temporada regular quedan postergados. **Lionel Ugalde** comenzó a restaurar el Ford con el que fue subcampeón en 2011 y había quedado prácticamente destruido luego de un espectacular accidente que sufrió en la 2ª fecha del 2013 en Neuquén al chocar contra un talud. *"Me lo voy a quedar de recuerdo"*, le dijo el marplatense a **SoloTC**. A su vez, el Catalán Magni Motorsport está remodelando el Ford con el que **Juan Manuel Silva** y **Juan Tomás Catalán Magni** lograron la histórica victoria en los 1000K de Buenos Aires en 2017. *"Tenemos la idea de alquilarlo para TC o TCP"*, le dijo Juanto a STC.

Serrano piensa en la vuelta

Martín Serrano presentó oficialmente el diseño de su Chevrolet 2020. El piloto de Pablo Nogués, que no corrió las únicas 2 carreras que se disputaron en esta temporada, planea retornar al Turismo Carretera una vez que se levante la cuarentena obligatoria. *"Cuando llegue ese momento tendré que hablar con las empresas que me acompañan siempre, y ver si siguen dispuestos. Por el momento, si bien están complicados, piensan que pueden seguir"*, le dijo Serrucho a este medio. La motorización sería de Johnny Laboritto.





FONTANA Y LOS AUTOS CLÁSICOS

El Multibandas Racing, equipo que conformaron **Norberto Fontana** y el ingeniero **Guillermo Cruzzetti**, encontraron en la restauración de autos clásicos una salida laborar frente al parate obligado. El proyecto surgió a través de **Gustavo "Pini" Mancardo**, reconocido restaurador amigo del ex Fórmula 1. Es propietario de Reklus, una empresa que fabrica réplicas de autos clásicos sport como Alfa Romeo, Maserati y BMW. *"Nuestro ingreso primario son las carreras, pero sin actividad fuimos encarando distintos proyectos. Este es uno, pero también hicimos algunos trabajos para el área de salud del municipio de Arrecifes, donde arreglamos una ambulancia que entregamos hace unos días"*, le detalló Cruzzetti a STC.

Alonso con Canapino

Federico Alonso mudó su Chevrolet al taller de **Alberto Canapino** que lo atenderá de ahora en más. El piloto de Río Gallegos, que no corre en el TC desde la última fecha del 2019 en Neuquén, está abocado a conseguir presupuesto para retornar cuando se levante la cuarentena.

Bruno no sabe si sigue

Juan Martín Bruno planteó una incógnita acerca de su continuidad en el TC. *"Estoy en la cuerda floja. Depende de qué puede pasar con los auspiciantes, pero no tiene sentido hablar ahora con ellos si no sabemos cuándo vamos a volver a correr"*, dijo el piloto de Dodge.

111 días sin TC

Este domingo 28 de junio se cumplieron 111 días sin competencias en el Turismo Carretera. La última fue el 8 de marzo en Neuquén con victoria de **Juan Cruz Benvenuti** (Torino). No había un receso de más de 100 días desde la finalización del campeonato 2014 y el comienzo del 2015. En esa oportunidad hubo 105 días sin actividad debido a que la ACTC le dio tiempo a los equipos y motoristas a trabajar con la adaptación de los motores multiválvulas que se implementaron en forma obligatoria a partir de la 1ª fecha del 2015.



La última de Juan

El 17 de junio se cumplieron 58 años de la última victoria de **Juan Gálvez** en el Turismo Carretera. Fue en la Vuelta de Laboulaye en 1962. Esa fue el 56° triunfo en la "máxima", una marca que aún hoy no pudo ser alcanzada. Casi 9 meses más tarde, el máximo campeón del TC (tiene 9 títulos) pasó a la inmortalidad en la trágica Vuelta de Olavarría del 3 de marzo de 1963. (Ilustración: Daniela Montesano)



CHRISTIAN LEDESMA

Estamos en una situación límite: sin ingresos y, lo que es más preocupante, sin una fecha cierta del regreso de la actividad. Encima con el aumento de contagios está claro que el gobierno no se va a sentar a analizar la vuelta del automovilismo.

VENTRICELLI ALQUILA EL 0KM



Luciano Ventricelli está armando un Ford 0km en el taller de Alejandro Garófalo. Pero su intención es ponerlo en alquiler. *"Estoy muy atareado y no creo que pueda correr. Así que estamos analizando con los sponsor buscar un piloto"*, le adelantó Lucho a STC.

Días de radio

La "máxima" también está en el éter. Acá tenés la info de los principales programas para que puedas seguir de cerca todo lo que pasa en el automovilismo.

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES
13.00	Turismo Carretera (AM 570, Argentina)				
16.00	Equipo Alaschapas (equipoalaschapas.com)				
17.00	Boxes Radio (AM 810, Federal)				
18.00	Pole Position (AM 770, Cooperativa)				
18.00	MundoSport (AM 990, La 990)				
19.00	Vuelta Previa (AM 550, Colonia)				*
19.00	Clasificando (FM 97.5, City Rock)				

SÁBADO

14 a 18.00 > Campeones (AM 590, Continental)

13 a 17.30 > Vuelta Previa (TC)(AM 550, Colonia)

DOMINGO

7.30 a 14.00 > Campeones (AM 590, Continental)

8 a 14.30 > Vuelta Previa (TC)(AM 550, Colonia)

10 a 14.30 > Motores Radio (AM 1270, Provincia)

13 > MundoSport (AM 990, La 990)

*Vie. 13 a 18 hs.



Sarmiento 27, Colón, Cp. (3280) -Colón - Entre Ríos - Argentina , TE: +54 (3447) 420909 / 423099
info@fadelsa.com.ar www.fadelsa.com.ar



Nuevos esquemas de trabajo

El ingeniero Juan Manuel Bouvier diseñó un esquema de tareas en los boxes con 4 personas -incluido el piloto- para cuando el Turismo Carretera regrese a la actividad.

Texto: **Agustín Lafforgue**
Fotos: **Guillermo Cejas**

» El automovilismo argentino no tiene, todavía, fecha de regreso. Tampoco se sabe cómo será su reorganización tras los cambios que se producirán producto del COVID-19. Sin embargo, hay ingenieros que ya están pensando de qué manera llevarán adelante el trabajo en los circuitos, conscientes que el plan de retorno contempla que haya menos personas por equipo en los boxes. Es el caso de **Juan Manuel Bouvier**, quien diagramó un esquema con 2 mecánicos por auto de Turismo Carretera.

"Me estoy organizando para sectorizar el auto. Uno de los mecánicos trabajará la parte delantera y el otro la trasera. Uno se abocará a un lateral izquierdo y el otro al derecho. Incluido el piloto, seremos 4 personas para el coche", le cuenta a **SoloTC**, el responsable técnico del **MG Racing**, equipo donde compite **Alan Ruggiero**, y que además asesora al **Catalán Magni Motorsport** y al **Hermanos Álvarez Motorsport** de TC Pista, estructura que tiene a **Elio Craparo** como piloto.

Este esquema de trabajo comprende que el piloto deba hacerse cargo de bajar los datos de la cámara a bordo y del GPS apenas termina su actividad, función que habitualmente desarrolla el ingeniero. *"En condiciones normales no habría que hacer grandes cosas en el auto entre tanda y tanda. Hay que tratar de tocar la menor cantidad de cosas"*, agrega Bouvier, quien comenzó a trabajar junto a **Héctor Pérez** en el equipo de **Daniel Grobocopatel** y ya lleva una década ininterrumpida en la especialidad.

En sintonía con el nuevo protocolo, lo que también cambiaría es la actividad en cada fecha. Es un hecho de que se eliminaría el viernes y que el sábado habría un entrenamiento y una clasificación, quedando para el domingo, las series y la Final como siempre. Con esa idea, desde la ACTC se consultó a distintos técnicos sobre qué limitaciones se podrían aplicar en los trabajos para disminuir las tareas en los boxes.

"Creo que para limitar los cambios entre las tandas lo que deberían hacer es, por ejemplo, que solo se pueda tocar la carga aerodinámica. Entonces, se llega al autódromo con un setup y nada más se puede cambiar carga y altura. Ese sería un camino", asegura Bouvier quien estima, además, que reducir el régimen en los motores sería una ayuda en el presupuesto.

"Lo que tenemos que lograr es arrancar y todos tirar para adelante. No hay que mirar la performance porque ahí es cuando se empieza a necesitar más gente. Hay que empezar a correr, mover la rueda y que todos empecemos a generar ingresos", relata el técnico bonaerense quien asegura que el retorno tiene que darse cuando todas las medidas de seguridad acompañen. ✖



Estoy organizando para sectorizar el auto, un mecánico trabajará la parte delantera y el otro la trasera. Uno se abocará a un lateral izquierdo y el otro al derecho. Se debería llegar al circuito con un setup y solo se podría cambiar carga y altura, para no necesitar tanta gente en el box.

El MG Racing ya tiene definido su esquema de trabajo para cuando regrese la actividad.

"Hay que cortarla con el 'acá mando yo"

Laureano Campanera pidió que la ACTC escuche a los dueños de los equipos para trabajar juntos y que vuelvan las carreras. *"No tenemos voz ni voto"*, aseguró en el programa Mundo Sport (AM990).

Foto: **Jorge Marchesin**



Es momento de sentarnos los equipos y tirar en conjunto, que la categoría nos haga parte, y que perdure. Hablar de cómo vamos a volver a correr, de qué manera atacar ciertos rubros que hoy encarecen tanto al automovilismo.

En algún momento se va a volver, pero va a estar muy complicado porque lo pilotos no van a tener el presupuesto completo. Los sponsor no van a tener para aportar lo que se necesita para una carrera y los equipos no van a tener para poner un auto en las mejores condiciones...

En este rubro dependemos netamente de competir. Cuando volvamos no podemos ir a dar vuelta en una plaza, sino que tenemos que ir a correr. No es fácil diagramar de qué modo. Se habla de girar poco, pero no se puede perder el espíritu de la competición porque si no te tenés que dedicar a otra cosa.

Creo que es el momento para limar asperezas y tirar para el mismo lado. Ellos (por la ACTC) van a tener que escucharnos. Si es que alguna vez nos van a escuchar, creo que es esta vez. Tienen que escuchar a los propietarios, porque en definitiva somos los que tenemos la inversión en la categoría.

Con la ACTC tengo una relación muy buena en general, no tengo mayores inconvenientes. Si bien siempre fui muy frontal con ellos, saben que lo hago para sumar y para que el TC esté en el lugar que se merece.

Estamos ante una situación totalmente atípica, que nunca se vivió. Es algo descomunal lo que está sucediendo. Si son de la vieja época y querían tener todo cerrado, lo lamento. Es momento de abrirse y tirar todos para el mismo lado.

La ACTC tiene mucha experiencia en organizar carreras y generar el negocio que es el Turismo Carretera. Pero hay circunstancias que hacen que nos necesitemos mutuamente. Por eso hay que cortarla con el cartel de 'acá mando yo', eso no existe más.

Estamos en un mundo moderno donde tenemos que entender que los que triunfan son los que trabajan en conjunto. ¿De qué sirve ser rey de un país que no tiene habitantes? ¡De nada!

BIG DATA

- Campanera debutó en el TC el 19 de febrero de 2006 en Comodoro Rivadavia con Chevrolet. Se retiró a fines del 2016. Como piloto titular disputó 161 carreras.
- Es dueño del Donto Racing que atiende a los Ford de Juan Manuel Silva y Matías Jalaf (bajo el equipo "satélite" Nova Racing) y al Chevrolet de Juan José Ebarlín.
- El equipo lo creó en 2011 y en apenas 4 temporadas logró el título de TC con Matías Rossi (2014).



Sebastián Mauriño fue el ingeniero responsable de los títulos de Ford con Emanuel Moriatis y Mauro Giallombardo, y además llevó a Torino a la vanguardia. Ahora, tras un tiempo alejado, piensa en volver a ser parte del TC.

Texto: **Agustín Lafforgue**
Fotos: **Jorge Marchesin**

"Lo que genera el Turismo Carretera es único"

» Entre 2008 y 2018 vivió una década de suma exigencia y también de logros que lo posicionaron bien alto en el Turismo Carretera. Mantenerse en ese nivel le costó un desgaste significativo que, sumado a algunos sinsabores acumulados, lo llevaron a alejarse. Pero la pasión, y todo lo que produce el TC, le genera a **Sebastián Mauriño** (48 años) tener ganas y fuerzas de afrontar un nuevo reto.

Tras recibirse de ingeniero mecánico en 1998, Mauriño hizo lo imposible por poder volcar su conocimiento adquirido en el automovilismo, su gran pasión y uno de los motores que lo llevó a elegir su profesión. Tanto insistió que logró que **Edgardo Fernández** le diera una oportunidad en su equipo, el EF Racing, para trabajar tanto en la Copa de las Naciones como en el TC2000.

Allí comenzó su camino en este deporte el cual continuó transitándolo por las demás categorías nacionales, Turismo Nacional y Top Race, hasta que pudo concretar, en 2008, su desembarco en el TC. Fue nada menos que en el **Lincoln Sport Group** de **Hugo Cuervo**. Un año después de su arribo a la estructura del escribano celebró su primera corona con **Emanuel Moriatis** y en 2012 logró su segundo título con el equipo del escribano junto a **Mauro Giallombardo**. Sebastián llegó a atender entre 6 y 7 autos en 2013 y 2013, con mucho éxito: **en 2012 logró 11 podios y al año siguiente 15, peleando el título con varios clientes.**

"Fue un desgaste muy grande que sinceramente me cansó. El TC no, sino toda la locura que se genera alrededor. Y también hubo algunas actitudes que me fueron saturando.

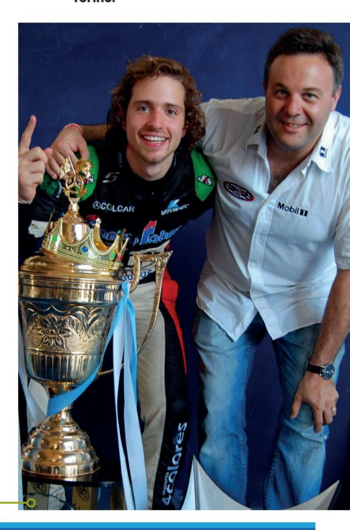
Sé que soy medio perro verde en el ambiente pero es un tema que tengo que aprender a manejar, porque la pasión la tengo desde siempre", le relata a **SoloTC** el marplatense. Ese agotamiento lo llevó a empezar a "bajar" de categoría en busca de una mayor tranquilidad. Así fue como, mientras seguía en el TC pero atendiendo a muchos menos autos, recaló en la base de la escalera de la ACTC y logró el tricampeonato consecutivo en el TC Pista Mouras con **Sebastián Reynoso** (Ford), **Agustín De Brabandere** (Ford) y **Lucas Panarotti** (Dodge) entre 2015 y 2017.

El impasse que vive la actividad como consecuencia del COVID-19 no solo puso en pausa al automovilismo sino que también al retorno, tras un año y medio, de Mauriño al TC. *"Está la posibilidad de volver. Existe el interés de ambas partes y esperemos que se pueda avanzar. Pero hay que esperar a ver qué pasa cuando todo se retome"*, expresa el técnico que su última participación la tuvo en el equipo de Giallombardo hasta mediados de 2018.

"Lo que genera el Turismo Carretera es único. En 2007 trabajé en el equipo de Henry Martin en el Top Race, donde también estaba Fontana. Ganamos 5 carreras, hicimos 9 podios, tuvimos un año bárbaro y ni mis amigos me llamaban. Nadie se enteraba. Al año siguiente, cuando arranco a trabajar con Cuervo en el TC, a la 3ª carrera hacemos un podio con Lalo Ramos en Buenos Aires y tenía 42 llamadas perdidas. Ese es el reflejo de lo que genera el TC", relata quien acumula 26 victorias en la "máxima".

Además del éxito conseguido con el LSG (y luego el GPG cuando Cuervo fue suspendido) con Ford, Mauriño se destacó en paralelo teniendo grandes actuaciones con Torino. Lo hizo con el Maquin Parts (allí también atendió al Ford Giallombardo), primero de la mano de **Néstor Girolami**, con quien tuvo aquel inicio de temporada brillante en 2012

26 **victorias acumula Mauriño como chasista en el TC. La 1ª la obtuvo el 11/5/2008 con Emanuel Moriatis (que con 7 triunfos es el piloto con el que más éxitos logró) en Termas de Río Hondo. Ganó 17 veces con Ford y 9 con Torino.**



Giallombardo y Mauriño junto con la Copa de Oro de TC que ganaron en 2012.

logrando el cordobés su 1ª victoria en el TC en Trelew, y luego con **Luis José Di Palma**, quien también tuvo su bautismo triunfal en Olavarría 2014.

Y reafirmó ello cuando se integró al Laboritto Juniors y fue gran protagonista en 2015 con **Santiago Mangoni** y también con **Norberto Fontana**, quien obtuvo su 10ª y última victoria hasta aquí en el TC en Río Gallegos. *"Eso también te va cargando de presiones. Sobre todo cuando estás muchos años con los más bravos, con los que pelean siempre bien arriba. Hay que aprender a convivir con todo eso, creo que bastante bien la llevé"*, concluye el bonaerense quien está listo para un nuevo desafío en la "máxima", nada menos.

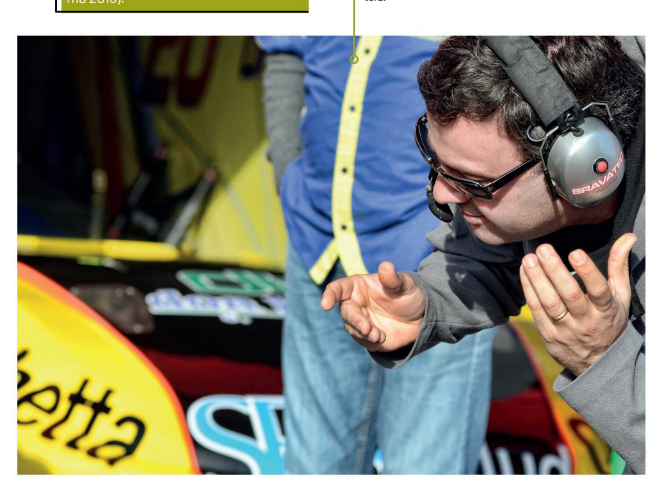
i

En 11 temporadas en el TC, el marplatense logró 2 campeonatos (Moriatis 2009 y Giallombardo 2012), 2 subcampeonatos (Ponce de León 2010 y Werner 2013) y 2 veces fue 3º en el torneo (Moriatis 2008 y Di Palma 2013).

Hecho en Argentina

Como parte de su trabajo en el desarrollo de los autos de Turismo Carretera, Mauriño creó en 2011 una máquina, un *post rig* autóctono, que sirve para medir la eficiencia de las suspensiones de los autos. La tenía en su taller de Mar del Plata (lo cerró) hasta que se la vendió a Ulises Armelini y el equipo oficial Peugeot de Súper TC2000, con quien trabajó en 2017, dentro de la Escudería FE.

Mauriño se prepara para volver al ruedo en el Turismo Carretera.













FOTOS: GUILLERMO CEJAS - JORGE MARCHESIN



"Prioricé el TC antes que mi casa"

Mathías Nolesi le contó a SoloTC los sacrificios que tuvo que hacer para sostenerse en el TC durante 17 temporadas. *"No me arrepiento de lo que hice para estar en el TC"*, aseguró.

Texto: **Ariel Caltana**

» *"Cuando miro para atrás no me arrepiento de lo que hice para estar en el Turismo Carretera. Si pudiera volver a empezar haría lo mismo. No tengo casa propia, es cierto, pero siempre prioricé al TC. Viví, lo disfruté y no hay vuelta atrás".* Con firmeza y convicción, pero principalmente sin arrepentimientos, **Mathías Nolesi** elabora en retrospectiva su vida como piloto.

Sorprende en realidad hasta dónde puede llegar la pasión, en este caso por el Turismo Carretera. Repasando sus palabras, se llega a comprender por qué, en medio de esta pandemia que amenaza con dejar un grave tendal económico, este piloto de 45 años sigue apostando por una actividad que financieramente nunca le fue redituable. Mucho menos en este contexto actual. *"La estoy remando en dulce de leche"*, grafica en la charla con **SoloTC**. Es que al igual que varios de sus colegas, Mathías vive 100% del automovilismo. *"No tengo un pedazo de campo o algo extra. ¡Ni siquiera tengo casa propia!"*, cuenta. Nolesi sostiene el taller que alquiló en Chivilcoy con sus 3 empleados. *"Los primeros 60 días no trabajaron, pero ahora están reacondicionado el semi y otros trabajos menores. Mu-*

cho más para hacer no hay", le contó a STC. El piloto de Ford, que antes de comenzar a correr fue camionero, no descarta volver a su vieja actividad si las carreras no vuelven en los próximos meses. *"Tengo un amigo que tiene silos y me lo ofreció, es cuestión de que me decida"*, aseguró. Pero la incertidumbre en torno a la situación actual no frena sus ganas de seguir "remándola".

Mathías lleva 17ª temporadas en el Turismo Carretera (debutó en 2004) y sabe más que nadie los sacrificios que tuvo que hacer para sostenerse en el TC. Esa categoría que veía tan lejana cuando escuchaba las carreras en el estéreo de su camión, o cuando se inició en el TC Regional. *"En el automovilismo empecé de cero. Arranqué en los zonales porque me invitaron a correr, después se armó una peña que subsistió hasta el 2006 y luego seguimos con mi socio que era un integrante de la peña. A mí lo único que me importaba era correr. Si juntaba 10, le ponía 9,99 al auto de carrera"*, aseguró el piloto de San Andrés de Giles.

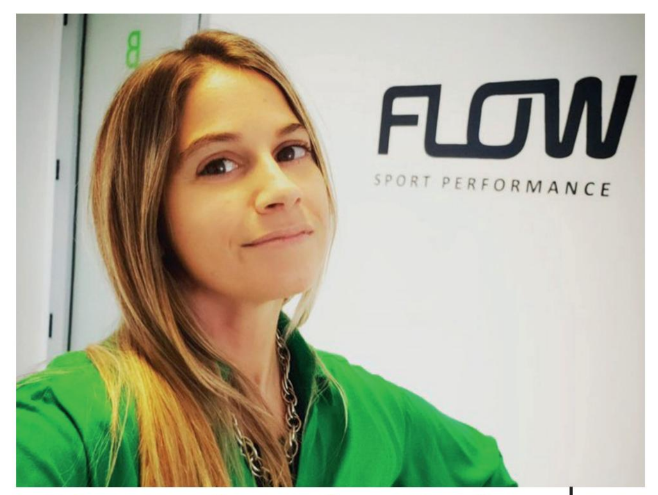
Una muestra de esto es que hasta el 2007 no pudo comprarse un auto de calle. *"El primero me lo compré justo después de lograr el único podio que tengo en el TC, que fue en Comodoro Rivadavia"*, recordó Mathías sobre el 2º puesto que consiguió en esa trágica carrera donde falleció **Guillermo Castellanos**. En esa época, Nolesi se movía en bicicleta o en alguna moto prestada con la que iba a comprar repuestos para el auto. *"Y ojo que ya tenía armado el semi, todo, pero lo que recaudaba iba todo al auto de carrera"*, detalló, dejando bien en claro de qué fue, es y será capaz de hacer por su gran pasión...

Debutó en el TC el 8 de febrero de 2004 en Mar de Ajó con Ford. Disputó 236 carreras, logró 1 podio (fue 2º en Comodoro 2007) y 2 récords de vuelta.



"A mí lo único que me importaba era correr. Si juntaba 10, le ponía 9,99 al auto de carrera".

Nolesi atraviesa su 17ª temporada en el Turismo Carretera.



El trabajo psicológico en el parate

Julieta Jacobo, psicóloga clínica y deportiva, analizó junto con SoloTC la situación estresante que viven hoy los protagonistas y cómo es el trabajo psicológico para el regreso a la actividad.

Texto: **Agustín Lafforgue**

» El entrenamiento físico y el trabajo psicológico se convirtió, hace tiempo, en una parte más de la rutina de preparación indispensable de los pilotos.

En la situación actual provocada por el COVID-19, la parte psicológica adquiere una importancia mayor. **Julieta Jacobo**, psicóloga clínica especializada en deportes, le contó a **SoloTC** lo valioso que es dicho proceso en este momento y los diferentes recursos que debe aplicar en la actualidad.

"En este momento es súper importante el trabajo y el buen resultado tendrá que ver con la predisposición del piloto. Mientras se pueda seguir entrenando la parte física y mental, el regreso a la actividad competitiva

va a estar mucho más controlado", le relata a STC la neuquina a quien siempre le gustó la psicología aplicada al deporte por lo que cuando se recibió hizo el posgrado para especializarse y años más tarde sumó una maestría en España en la que base su tesis era el entrenamiento mental para pilotos de rally.

"Hoy se trabaja el factor físico, el mental y el nutricional para llegar lo más equilibrado posible en estos tres planos al momento del retorno a la actividad. La diferencia la sacará quien haya seguido un trabajo psicológico porque si no se logra regular la activación, se van a cometer muchísimos errores de manejo producto de la dificultad para controlar la ansiedad y la adrenalina propia de volver luego de tantos meses inactivos", explica Jacobo.

La falta de competición genera que muchos pilotos necesiten "gastar" esa adrenalina que aquellas generan. *"Siempre recomiendo tratar de mantener la misma rutina que tenían antes de la cuarentena y esto hoy se trabaja simulando. En el caso de los pilotos, el poder contar con el simulador es un punto a favor que otros deportistas no lo tienen. Un buen uso del simulador es de muchísima ayuda para entrenar funciones mentales. Lo importante acá es saber si le damos un uso lúdico o un uso enfocado en trabajar diferentes habilidades"*, expresa la licenciada.

"Hoy no solo se trabaja en la parte deportiva porque, independientemente de que todos quieren volver a correr lo antes posible, la realidad es que muchos de ellos saben que no van a contar con muchos de sus sponsors. Entonces no es solo ansiedad por correr sino, también, preocupaciones por conseguir presupuestos. Esto genera tristeza, incertidumbre y, en algunos casos, hasta el replanteo de seguir o no en la actividad", agrega Jacobo.

Cuando el automovilismo vuelva a las pista, volverá la rutina habitual de entrenamiento. Y ahí entra en juego el plan de trabajo de cada protagonista. *"Son muchas las variables y dependen de los objetivos de cada piloto. Generalmente nos enfocamos en la concentración, el manejo de la presión y el control de estrés antes, durante y después de cada carrera. Es muy importante el control emocional; ir con la cabeza lo más fría posible reaccionando y accionando únicamente a los estímulos que se presentan en carrera"*, cerró la licenciada. ✖



En el caso de los pilotos, el poder contar con el simulador es un punto a favor que otros deportistas no lo tienen. Un buen uso del simulador es de muchísima ayuda para entrenar funciones mentales.



El motor es uno de los ítems apuntados para intentar bajar los costos.


RUS®
RIO URUGUAY SEGUROS
60 Años



solo TC Ascenso

Año 17. Nº 255 - 28 de junio ´20.

TCP: **A. De Brabandere**

TCM: **M. Frano**

TC Pick Up: **A. Rossi**

PASIÓN GENERACIONAL

Juan Manuel y Marcos Landa. Abuelo y nieto, comparten la pasión por el Turismo Carretera. Uno fue subcampeón de la "máxima" en la década del '90; el otro ya tiene un título de TCM y quiere seguir haciendo historia.



"Tuve poco tiempo para aprovechar la victoria"

Agustín De Brabandere logró su primer triunfo en TCP en la última carrera que se disputó este año en Neuquén. La paralización de la actividad que provocó la pandemia le impidió poder aprovechar el logro para conseguir mayor apoyo económico.

Texto: **Agustín Lafforgue**
Fotos: **Guillermo Cejas**

» Luego de tener que seguir la acción de la apertura del año del TC Pista en Viedma desde su casa, para la 2ª cita, en Neuquén, **Agustín De Brabandere** (23 años) pudo reunir el presupuesto y así iniciar su 3ª temporada en la categoría. Aquel -ya lejano- fin de semana del 8 de marzo en Centenario le regaló al entrerriano su 1ª victoria en la especialidad y le permitió, no solo tomarse una pequeña revancha, sino que ilusionarse con ser animador con su Ford. *"Estoy extrañando mucho a las carreras, se hace difícil tanto tiempo sin correr. Además, me cortaron mi racha positiva... Lo único bueno de todo esto es que sigo siendo el último ganador"*, le cuenta (entre risas) a **SoloTC** el piloto de Concepción del Uruguay. Este triunfo le posibilitó, además de recompensar a las empresas que lo apoyan, abrir nuevas puertas



El Ford es atendido por Fabián Fuentes y motorizado por Alejandro Garófalo.

De Brabandere necesitó de 26 carreras lograr su debut triunfal en el TC Pista. Hasta entonces, tenía como mejor resultado el 6º puesto en Viedma 2018, el día de su presentación en la categoría.

que, por el aislamiento social, preventivo y obligatorio, todavía están pendientes de golpear.

"Tuve poco tiempo para aprovecharlo (al triunfo) *porque enseguida vino la cuarentena. Pero lo que más rescato del triunfo es que me posibilitó devolverles el incentivo a mis sponsors de siempre y, además, generó varias posibilidades que habrá que ver una vez que todo esto pase"*, asegura el campeón de TCP Mouras 2016 y que inició el 2020 con la atención de su Ford en el taller de **Oscar Fineschi** en Quilmes, con el trabajo en el chasis de **Fabián Fuentes** y la motorización de **Alejandro Garófalo**.



Lo que más rescato del triunfo es que me posibilitó devolverles el incentivo a mis sponsors de siempre y, además, generó varias posibilidades que habrá que ver una vez que todo esto pase.

Respecto de su victoria en suelo neuquino, el joven entrerriano afirma que tuvo *"muchísima repercusión, la verdad que nos vino bárbaro porque encima nadie nos tenía en cuenta, no éramos los favoritos. A medida que fue transcurriendo el fin de semana íbamos apareciendo más arriba y lo de la Final, coronó todo. Son esas carreras en las que sale todo bien, es un fin de semana que quedará para el recuerdo".*

Esta situación, atípica y desconocida por todos, alteró algunos planes de De Brabandere y su equipo. Su acuerdo con los sponsors es por carrera disputada, por lo que no competir no le genera ingreso. Sin embargo, empresas que lo apoyan desde hace tiempo cuando pudieron retomar sus actividades le comunicaron que le mantenían su aporte.

"Lambert y Pietroboni cuando regresaron a trabajar volvieron a apoyarme. Obviamente en menor medida, pero eso me permitió tener oxígeno y que no todo salga de la empresa familiar. Y, especialmente, poder mantener el compromiso con mis mecánicos", relata Agustín, quien reconoce que tuvo que dejar cosas de menor importancia, como la nueva pintura del Falcon, para más adelante.

Su Ford está listo para cuando el automovilismo vuelva a tener bandera verde. Y él también piensa en cómo se adaptaría al protocolo que se implementaría para volver. *"Si bien no es oficial, ese formato no complica porque tengo 2 chicos que trabajan en el auto, y tanto el chasista, el motorista como el gomero los comparto con otros equipos"*, expresa De Brabandere, quien lo único que perdería por un tiempo sería la compañía de su inseparable compañero en el automovilismo: Poto, su papá. ✖



HEREDEROS de una pasión

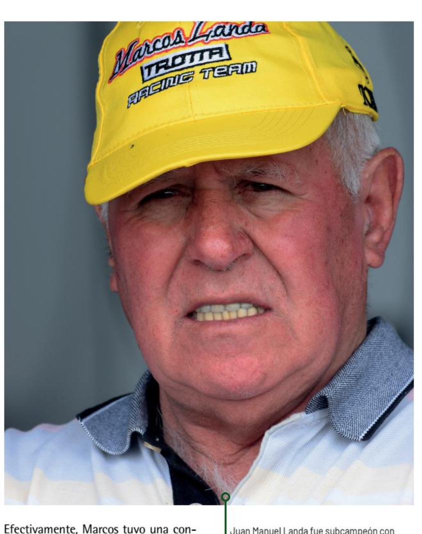
Juan Manuel y Marcos Landa. Abuelo y nieto comparten la pasión por los fierros y un mismo destino: el Turismo Carretera.

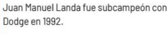
Texto: **Ariel Caltana**
Fotos: **Jorge Marchesin**

» Para quienes no conocen su historia, **Juan Manuel Landa** (70) fue un férreo defensor de Dodge entre las décadas del '80 y '90. Llegó al Turismo Carretera con 33 años y con 119 carreras se dio el gusto de ganar 3 veces, subir 4 veces al podio y ser subcampeón en 1992, la mejor posición que consiguió un piloto de la marca en la década del ´90. Además, su nombre quedó registrado porque fue el último en ganar con el Slant Six, motor que equipó a los Dodge hasta la llegada de los Cherokee. El marplatense se retiró a los 44 años el 15 de mayo de 1994 y se dedicó a su negocio de venta de materiales de construcción.

Pero el automovilismo le dio revancha a través de su nieto **Marcos** (18), que en 2019 se consagró campeón del TC Mouras con el Torino del Trotta Racing Team en su torneo debut. Además, el joven uruguayo se convirtió en el primer extranjero en consagrarse en la divisional de la ACTC. Con ese título abajo del brazo, Marcos quedó habilitado a pegar el salto directo al Turismo Carretera. Sin embargo optó por hacer 1 año de experiencia en el TC Pista con el Torino con el que **Facundo Ardusso** peleó los últimos 3 campeonatos del TC.

Por supuesto que Juan Manuel es su hincha número 1, lo acompaña a todas las carreras desde que debutó en la Fórmula Metropolitana en 2017 (en 2018 fue campeón) y sueña con verlo en el Turismo Carretera lo más pronto posible. *"Dios me regaló esto de Marcos, me alargó la vida, como proyecto, como ilusión..."*, le contó El Gallego a **SoloTC**. Con poca objetividad, pero con la experiencia de tantos años en el automovilismo, Juan Manuel describe a su nieto como *"un piloto distinto, agresivo a la hora de correr, pero que no comete errores, limpio y respetuoso con sus rivales. Pensá que en Uruguay ni siquiera había andado en un auto de calle porque cuando debutó era menor de edad. Sin embargo se subió al Mouras y no pagó derecho de piso".*




Juan Manuel Landa fue subcampeón con Dodge en 1992.



JUAN MANUEL LANDA

Marcos es un piloto distinto, agresivo a la hora de correr, pero que no comete errores, es limpio y respetuoso con sus rivales. Pensá que en Uruguay ni siquiera había andado en un auto de calle porque cuando debutó era menor de edad. Sin embargo, se subió al Mouras y no pagó derecho de piso.

Efectivamente, Marcos tuvo una contundencia inusual para un debutante: en 16 carreras sumó 4 victorias, 7 podios y 2 pole position. Ganó el título con 14,5 puntos de ventaja sobre **Lucas Panarotti**, y se convirtió en el primer extranjero campeón en la órbita de la ACTC. De yapa le dio el primer título a Torino en la categoría. *"Él logró lo que yo no pude alcanzar en más de 10 años de actividad: consagrarse campeón en este tipo de autos. Con Marquitos hablamos mucho de automovilismo. Cuando empezó a correr en la Metropolitana le anoté en un papel qué cosas no tenía que hacer. Una de esas es que no debía pasar autos por afuera, sino amagarles y hacerlo por adentro. Pero en más de una carrera él hizo lo contrario, y me demostró que podía ganar carreras pasando por*

BIG DATA

- **Juan Manuel Landa** disputó 119 carreras en el TC. Logró 3 victorias y fue subcampeón en 1992 con Dodge. Se retiró del automovilismo en 1994.
- Su nieto **Marcos** nació en Uruguay el 23 de septiembre de 2001. Comenzó en el karting a los 5 años. En 2017 debutó en la Fórmula Metropolitana (fue campeón en 2018.
- En 2019 saltó al TC Mouras y se consagró como el primer extranjero campeón de la divisional. Este año ascendió al TC Pista donde corre en el Trotta Competición con el Torino que usó **Facundo Ardusso** hasta el '19.

afuera. Me cerró la boca, y a partir de ahí nunca más le dije nada", reconoció el expiloto.

Abuelo y nieto están unidos por el amor a los fierros y la velocidad, una muestra de que en la herencia genética también se transfiere la pasión. *"Mi sueño como abuelo es verlo en el TC y que él sea campeón, algo que yo no pude lograr"*, cerró el abuelo orgulloso que está esperando el regreso de las carreras para seguir acompañando a su nieto en el que se ve proyectado, ese que le alargó la vida y que le permitió volver a sentirse piloto. Una vez más.



Landa debutó en el TC Pista y maneja el Torino que usó Facundo Ardusso desde el 2017 al 2019 en el TC.

El uruguayo se convirtió en el primer extranjero en consagrarse campeón del TC Mouras.

"Nunca pensé que podía llegar a donde estoy"

La pasión por el automovilismo lo impulsó a no claudicar ante la falta de presupuesto y perseguir su anhelo de ser piloto. Ganó el Desafío Motor en 2017, el año pasado fue campeón de TCPM y ahora sueña con correr en el TC, como lo hizo su abuelo.

Texto: **Agustín Lafforgue**
Fotos: **Jorge Marchesin**

» **Matías Frano** siempre quiso ser piloto de automovilismo pero el presupuesto aparecía como una traba inquebrantable. Se presentó a un concurso que premiaba al ganador con una participación en una carrera de Top Race Junior. Y a partir de allí no detuvo su camino. Tras consagrarse campeón del TC Pista Mouras en 2019, sueña con pelear por el cetro del TC Mouras y seguir su ascenso hasta llegar al Turismo Carretera.

Su abuelo materno, **Armando Leguizamón**, corrió en el TC en la década del '60. Sin embargo, nunca le inculcó su pasión por el automovilismo. Por el contrario, hasta trató de convencerlo para que elija otra disciplina deportiva, hecho que no logró concretar. *"Nunca me había contado hasta que me enteré casi de casualidad. Cuando le empecé a preguntar me decía que el automovilismo no era para mí.*



Nunca pensé que podía llegar a correr donde estoy hoy. Antes mis intenciones siempre fueron juntar 5.000 o 6.000 pesos para poder correr en alguna categoría zonal... Ahora que estoy en el 'baile' quiero llegar al TC.



Frano corre en TCM con un Ford el Forte Sport Team.



En 2019 fue campeón de TCPM.

En ese tiempo no entendía el motivo pero después lo supe, era por lo económico, por lo caro que es", le cuenta a **SoloTC** el piloto de 30 años.

El oriundo de Villa Madero, Buenos Aires, no contaba con el presupuesto para poder concretar su anhelo de ser piloto de autos de carreras. Por eso apostó a ganar el Desafío Motor, un programa de formación de pilotos, objetivo que concretó en 2017. Dicho logro le permitió poder empezar a dar sus primeros pasos en el automovilismo.

"Nunca pensé que podía llegar a correr donde estoy hoy. Después de ganar el Desafío Motor empecé a trabajar para poder mantenerme a nivel nacional. Antes mis intenciones siempre fueron juntar 5.000 o 6.000 pesos para poder correr en alguna categoría zonal... Ahora que estoy en el 'baile' quiero llegar al TC", agrega Matías, quien se define como como un soñador que lucha por escribir su historia en el automovilismo.

Mientras espera por volver a acelerar el Ford del **Forte Sport Team**, Frano trabaja y planifica su futuro inmediato. En ese camino, y como **ya cuenta con el pase para el TC Pista por su título del año pasado en TCPM**, llegó a un acuerdo con su equipo para ascender a la telonera de la "máxima" a partir de 2021.

i

En 2019 tuvo una Copa de Plata casi perfecta en el TCPM. En 4 de las 5 fechas finalizó en el podio (ganó 1 vez, fue 2º en 2 ocasiones y 3º en otra) y en la restante llegó 6º. Ese gran sprint final le permitió convertirse en el 12º piloto campeón de la categoría.

"Ellos compraron el Ford que corrió Lionel Ugalde en TC y con ese auto, que hay que terminarlo de armar, será con el que debutaría en TCP. Hice un arreglo para ya pensar en la próxima temporada", expresa el bonaerense, quien mientras tanto quiere ser protagonista del certamen del TC Mouras cuando se reanude la actividad automovilística.

"Con esto (de la pandemia) vamos a convivir un tiempo largo, nos vamos a tener que cuidar entre todos y en algún momento deberán flexibilizar para que todo vaya volviendo de a poco. Se habla de un protocolo de 4 personas por auto, para mí se puede reducir; yo salí campeón con 2 personas trabajando en mi auto", concluye Frano quien, como tantos, se mantiene en actividad con las carreras virtuales.✖

De la pantalla a la pista

Gastón Rossi tenía todo arreglado para representar a Fiat en el TC Pick Up pero no fue autorizado por la ACTC. Hoy es la referencia de la categoría en lo virtual y se ilusiona con recibir el ansiado permiso.

Texto: **Agustín Lafforgue**

» **Gastón Leonardo Rossi** (30) tenía todo arreglado para ser piloto oficial Fiat en la TC Pick Up 2020. Sin embargo, la ACTC le negó al santafesino el permiso para correr por no estar participando en ese momento en otra categoría de la entidad. Meses más adelante, y en la modalidad virtual, se convirtió en la referencia en la especialidad.

"Todos queremos correr en esta modalidad porque es una manera de mantenerse activo, de estar en el ambiente y afortunadamente me está yendo muy bien. Inclusive desde que estoy corriendo con Fiat (2ª fecha) *es como un extra porque empecé a funcionar mucho mejor"*, le dijo Rossi a **SoloTC**.

Tras la victoria en Río Cuarto, la 2ª al hilo sobre 4 fechas, pasó a liderar el torneo. *"Jorge Risutto* (NdeR: Coordinador deportivo de Fiat Argentina) *y Christian Martínez* (propietario del Octanos Competición) *están súper contentos. En la realidad teníamos muchas ganas de trabajar juntos, no se pudo concretar pero lo estamos haciendo de manera virtual y, de alguna manera, nos estamos desquitando"*, agrega el piloto, que compitió en TC Pista Mouras, TC Mouras y TC Pista.

El automovilismo virtual ha ocupado el espacio del real en esta ausencia producto del COVID-19 y ha sido un espacio muy valioso para muchos pilotos para poder mostrarse. La igualdad de condiciones técnicas en la que corren hace que sobresalga la capacidad de cada uno. Además, a varios *drivers* de categorías inferiores les permitió medirse con sus referentes.

"El automovilismo virtual es la manera de seguir teniendo presencia, mostrar las publicidades más allá de que sigan aportando o no. Estamos saliendo por la TV Pública a la que tiene acceso la



Fiat es el único equipo oficial en la categoría y eso hacía que fuera una oportunidad tan buena y por lo que me amargué mucho cuando me dieron la negativa para correr.

i Sin presupuesto para calzarse el buzo y el casco, Rossi estaba desempeñándose como ingeniero en el equipo de José María Garavano en el TC Pista.

Rossi ganó 2 carreras y es líder del torneo virtual del TCPU.



mayoría de la gente, porque lo que es valioso para los auspiciantes", Rossi, quien disputó 2 carreras en el primer campeonato de la TC Pick Up en 2019. Este buen presente, que espera poder concluir con el título en la competencia virtual, le genera ilusión a Gastón que la negativa de comienzo de temporada por parte de la ACTC se pueda convertir en un permiso para que pueda ser parte de las TCPU real.

"Hoy por hoy es el único equipo oficial en la categoría y es lo que hacía que sea una oportunidad tan buena y por lo que me amargué mucho cuando me dieron la negativa para correr", sostuvo el Gato, quien desde hace unas semanas se volvió a radicar en su Santa Fe natal a la espera de saber cómo continúa con la cuarentena.

"Siempre con bajo perfil, seguiré tratando de hacer bien las cosas. Ojalá que eso aporte. Mi objetivo es mantenerme entre los mejores y sería muy bueno poder ganar el campeonato. Correr en las TC Pick Up era mi único proyecto para 2020", concluyó el volante santafesino, que gracias a lo virtual vive una especie de revancha por lo real. ¿Podrá inclinar la balanza y recibir el permiso de la ACTC? Es su gran deseo.

2 **carreras disputó Rossi en la TC Pick Up. Ambas fueron en 2019 con la Toyota Hilux del DRS Team. Fue 6º y 9º en cada una de ellas, corridas en el autódromo de La Plata.**